

Крылья спасателей

Сергей Рекунов, заместитель начальника НИИ перспективных исследований и инновационных технологий в области безопасности жизнедеятельности ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России», кандидат педагогических наук, полковник вн. сл.

Александр Лабардин, начальник ФГКУ «Арктический спасательный учебно-научный центр «Вытегра»

О перспективах использования авиационных спасательных технологий в обеспечении системы комплексной безопасности в Арктическом регионе.

Арктическая зона РФ (АЗРФ) – это территория, которую, с точки зрения обеспечения безопасности, можно разделить на следующие зоны:

- обширные малонаселенные сухопутные территории с очагами промышленно развитых районов, как правило, ориентированных на добычу и транспортировку энергоресурсов;
- территориальные воды РФ и экономическая зона Северного Ледовитого океана (СЛО), включающие в себя островные

архипелаги и Северный морской путь, внутренние порты и места перевалки грузов на побережье арктических морей;

- условный сектор в составе СЛО – закреплённая международными соглашениями и определенная как зона ответственности РФ по обеспечению безопасности в Арктике.

С учетом существующих и вновь возникающих рисков создание эффективной системы аварийно-спасательной готовности такой огромной территории является сложнейшей задачей. Одним из основных

проблемных вопросов остается оперативность проведения аварийно-спасательных работ, что, в свою очередь, требует совершенствования транспортного обеспечения спасательных служб. Анализ аварийности и опыта проведения спасательных работ в Арктике показывает, что наземной поисково-спасательной техники и спасательных судов недостаточно для обеспечения необходимого уровня оперативного реагирования. Наиболее эффективными средствами в этом отношении являются авиационные средства.



Полярная авиация

Использование спасательной авиационной техники в АЗ РФ необходимо для решения следующих задач:

- обеспечения поисково-спасательных работ над сушей и водной поверхностью;
- проведения мониторинга экологической обстановки;
- доставки гуманитарных грузов, материально-технических ресурсов, оперативных групп и специалистов в зоны чрезвычайных ситуаций;
- выполнения работ по ликвидации разливов нефтепродуктов.

Понятие «полярная авиация», к сожалению, исчезло из употребления в нашей стране с момента распада СССР. Однако в настоящее время на всем протяжении российской Арктики происходит восстановление аэродромов и посадочных площадок. И хотя эти процессы идут крайне медленно и носят очаговый характер, привязанный в основном к местам добычи энергоресурсов и стратегически важным территориям РФ, но старт дан: инфраструктура полярной авиации, как военного, так и гражданского назначения, постепенно восстанавливается и развивается по всей территории Арктической зоны России.

Полярная авиация – это авиация неприхотливых воздушных судов регионального уровня, обеспечивающих доставку грузов, а в нашем случае – организацию проведения поисково-спасательных операций с использованием неподготовленных, порой природных (грунтовых, снежных, ледовых) взлетных полос. Современный состав эксплуатируемых воздушных судов, в том числе российского производства, на которых возможно построить систему авиационного обеспечения безопасности в Арктической зоне, весьма ограничен. Имеющиеся самолеты L-410 (результат совместного производства с чешскими партнерами) по своим техническим данным в значительной степени непригодны для спасательных служб; остальной региональный авиапарк в виде АН-26, 28, 72, 74, ЯК-40 уже сейчас требует если не замены, то серьезной модернизации.

Обстановку могли бы изменить российские разработки – региональ-



ные самолеты типа ИЛ-114 и ИЛ-112 и их модификации, но, к сожалению, на данный момент серийный выпуск этих машин так и не начал.

Что касается применения вертолетов, в настоящее время в нашей стране выпускаются модификации вертолетов МИ-8МТВ, МИ-17, МИ-171. Данные машины, при условии дооснащения специальным оборудованием, вполне пригодны для проведения поисково-спасательных работ в условиях Арктики.

Включение подобной техники в государственный заказ и постановка ее на дежурство положительно скажется на уровне обеспечения безопасности в Арктической зоне и оперативности реагирования.

Арктическое законодательство

Отдельным проблемным вопросом является пересмотр существующей нормативной базы в области авиационного поиска и спасания.

МЧС России, ФСБ России (Погранслужба) и Минтранс (Росморречфлот) участвуют в поисковых операциях в рамках своих полномочий в Арктической зоне, при этом постоянно базирующихся спасательных воздушных судов для полноценного и самостоятельного реагирования в Российском секторе Арктики фактически не имеет ни одно из этих ведомств. Спасательные воздушные суда имеются у Министерства обороны и Минтранса (Росавиация), но





Судно губернатора Шпицбергена «Поларсиссель» (Polarsysssel), принимает участие в спасательной операции



их использование нормативно регламентировано только в отношении воздушных судов и их экипажей. При этом часть авиапарка и спасательных средств устарело, часть воздушных судов (самолетов, вертолетов) не обладает необходимым оборудованием для поиска и эвакуации пострадавших из зоны ЧС, часть просто не подходит к имеющимся взлетным полосам, их инфраструктуре и условиям применения.

Требования по уровням решения задач поиска и спасания в Арктике, по нормам и нормативам аварийно-спасательной готовности законодательно не закреплены и существуют только в документах отдельных ведомств. Положений, изложенных в существующих международных нормативных документах, недостаточно для учета всех факторов Арктической зоны.

В целом по состоянию на 2019 год к арктическому законодательству относится более 500 нормативных правовых актов, из которых более пятидесяти разработаны в советские времена. Многие из них противоречат друг другу.

Вопрос организации межведомственного взаимодействия сейчас стал наиболее острым.

Зарубежный опыт

В настоящее время наиболее интересным с точки зрения применения спасательной авиации при обеспечении безопасности в Арктической зоне является опыт Норвегии. Упрощенно их система авиацион-

но-спасательного прикрытия организована следующим образом.

В состав Норвежского сектора АЗ входит архипелаг Шпицберген, который является центром реагирования в норвежской Арктической зоне ответственности. При этом вся АЗ Норвегии условно разделена на три зоны реагирования: ближняя, прибрежная и дальняя.

Ближняя зона обеспечивается непосредственно профессиональными спасательными службами Министерства внутренних дел Норвегии, в состав сил которых входят различная вездеходная техника и вертолетные средства. Радиус реагирования ограничен технической дальностью действия спасательных средств.

Прибрежная зона (2-4 часа) обеспечивается судами береговой охраны Королевства Норвегии и воздушными судами, входящими в их состав. При этом вертолеты спасателей с островной части (ближней зоны) имеют четкий алгоритм взаимодействия с судами береговой охраны и могут совместно использоваться, в том числе для посадок вертолетов на корабельные вертолетные площадки, а также для приема спасателей на борт и для доставки к местам проведения поисково-спасательных работ.

Дальняя зона (4-10 часов) обеспечивает оперативность реагиро-

вания на возникающие ЧС за счет привлечения воздушных судов базовой патрульной авиации сил НАТО. В ее полномочия входит оперативное обнаружение места и определение масштабов ЧС, информирование координационного центра о необходимых средствах, а также доставка к месту ЧС спасательных средств – сбрасываемых контейнеров с необходимым оборудованием и имуществом для выживания в условиях Арктики.

Особенностью и достоинствами данной системы является:

- единый орган управления, отвечающий за взаимодействие между ведомствами при реагировании на все виды ЧС, наделенный соответствующими полномочиями по привлечению сил и средств всех уровней;
- устойчивая система связи, применимая для всех

участников обеспечения безопасности и алгоритм передачи данных при ликвидации ЧС в координационный центр;

- общие требования по применению спасательных средств и возможность обмена и привлечения необходимых ресурсов на любом уровне и этапе в ликвидации ЧС. Конечно, и данная система не является идеальной и имеет свои недостатки, о которых норвежская сторона скромно умалчивает, но практика показала ее эффективность.

Один из ярких примеров – это поисково-спасательные работы, связанные с аварией теплохода «Виктор Корякин» в районе полуострова Рыбачий 18 декабря 2007 года. На борту судна находились 12 членов экипажа. Российские суда подойти к месту аварии не могли, поскольку там продолжался шторм с высотой волн до шести метров. Команду теплохода снял вертолет-спасатель береговой охраны Норвегии.

Выводы

Анализ правовой базы показывает, что существует необходимость в разработке комплекта национальных

(российских) актов, определяющих требования по вопросам безопасности, поиска и спасания в условиях Арктической зоны РФ.

Необходимо четкое увязывание существующих многочисленных нормативных актов между собой, проведение так называемой «инвентаризации» разноуровневых нормативных актов и межведомственных соглашений, посвященных обеспечению безопасности в Арктике.

Требуется системный подход в проработке правового статуса проводимых работ по поиску и спасанию в Арктике, унификация соответствующих терминов и понятий.

Создание системы межведомственного взаимодействия в Арктике предполагает также совершенствование системы сбора, обработки и предоставления оперативной информации о чрезвычайных ситуациях.

Все это относится и к авиационному поиску и спасанию в Арктике. Но главная роль нормативно-правового направления отводится законодательному определению главного оператора обеспечения безопасности в Арктике, определения его полномочий и всех участников деятельности в Арктической зоне.

При положительном решении обозначенных выше вопросов, возможно переходить к реализации следующего этапа развития авиационного поиска и спасания, результатом которого должна стать устойчивая система взаимодействия всех участников арктической деятельности, в первую очередь представителей государственных структур. Данный этап предполагает:



- восстановление сети аэродромов (вертодромов), посадочных площадок различной ведомственной принадлежности в Арктической зоне и на территориях «подскока» с элементами необходимой инфраструктуры обеспечения, включающей в себя хранение резервов ГСМ и предназначенной для проведения поисково-спасательных работ в Арктике;
- внедрение международных стандартов связи и обмена данных между всеми участниками обеспечения безопасности в АЗ;
- формирование запаса ресурсов (сил и средств), предназначенных для использования при ликвидации ЧС в АЗ с использованием авиации;
- создание сети мобильных объектов – спасательных постов, расположенных в местах концентрации рисков возникновения ЧС, доставка спасателей к которым возможна с использованием авиации;
- определение единых стандартов к уровню подготовки и квалификации персонала, участвующего в обеспечении безопасности и ликвидации последствий ЧС в Арктической зоне.

Техническое совершенствование авиационного поиска и спасания в АЗ РФ должно включать в себя:

- использование (постановку на оснащение) современных средств авиационных сил вертолетного и самолетного типа для доставки оборудования;
- применение беспилотных систем и комплексов космического мониторинга для решения задач поиска и обнаружения мест ЧС;
- внедрение специальных поисковых комплексов и средств связи при проведении поисковых работ;
- применение десантных платформ, контейнеров, систем доставки грузов в АЗ РФ с использованием авиации.

На наш взгляд, реализация вышеуказанных направлений позволит поднять на новый качественный уровень безопасность в Арктическом регионе, а использование спасательной авиации станет неотъемлемой частью системы предупреждения и ликвидации ЧС в АЗ РФ.

